

Vasilj, M., Volarić, T, Tipurić Spužević, S.

KORIDOR Vc - POTICAJ INTEGRACIJI HRVATSKIH REGIJA U EUROPSKO OKRUŽENJE

Sažetak: Koridor Vc na prometnom pravcu Budimpešta – Osijek – Sarajevo – Ploče je poveznica Sjeverne, Srednje i Južne Europe te predstavlja izuzetnu vrijednost u kontekstu procesa gospodarske i prometne integracije srednjoeuropskog prostora. Tim prometnim koridorom srednjoeuropsko područje povezuje se s Jadranskim morem i predstavlja prometni prioritet u izgradnji cestovne infrastrukture Bosne i Hercegovine. O važnosti i “potencijalu” Koridora VC pokazuju podaci prema kojima u ovoj prometnoj osi u Bosni i Hercegovini živi 56% ukupnog stanovništva države. Ako se uzme u obzir nacionalna komponenta, prometni pravac Vc povezuje najveće polove naseljenosti hrvatskog stanovništva u BiH, Posavinu - Središnju Bosnu - Hercegovinu. Jače prometno povezivanje ovih regija s Hrvatskom i ostalim zemljama imat će veliko značenje za društveno – gospodarski razvitak i geoekonomske odnose u okruženju. Izgradnjom kompletnog prometnog koridora otvorena je mogućnost uključivanja u glavne europske prometne tokove, odnosno u globalni europski gospodarski sustav.

Ključne riječi: koridor Vc, Hrvati, BiH, EU

Podatci o autoru (ima): prof. dr. sc. Vasilj, M[ario], Sveučilište u Mostaru, Fakultet prirodoslovno-matematičkih i odgojnih znanosti, Matice hrvatske bb, 88000 Mostar, Bosna i Hercegovina, dekan@fpmoz.sum.ba; doc. dr. sc. Volarić, T[omislav], Sveučilište u Mostaru, Fakultet prirodoslovno-matematičkih i odgojnih znanosti, Matice hrvatske bb, 88000 Mostar, Bosna i Hercegovina, tomislav.volavic@sum.ba; doc. dr. sc. Tipurić Spužević, S.[anja], Sveučilište u Mostaru, Fakultet prirodoslovno-matematičkih i odgojnih znanosti, Matice hrvatske bb, 88000 Mostar, Bosna i Hercegovina, sanja.spuzevic@fpmoz.sum.ba

CORRIDOR V_c - STRENGTHENING THE INTEGRATION OF CROAT REGIONS IN EUROPEAN ENVIRONMENT

Abstract: Corridor V_c on the route of Budapest-Osijek-Sarajevo-Ploče is the link between Northern, Central and Southern Europe and represents an exceptional value in the context of the process of economic and transport integration of Central European region. Through this transport corridor, the Central European area is linked to the Adriatic Sea and represents a major priority in the construction of the road infrastructure of Bosnia and Herzegovina. The importance and the "potential" of Corridor VC is shown through data that says that 56% of the total population of the country lives in this transport axis in Bosnia and Herzegovina. If the national component is taken into consideration, the traffic route V_c links the largest sections of the population of the Croat population in BiH, Posavina - Central Bosnia - Herzegovina. A stronger transport links between these regions and Croatia, as well as other countries, will be very important for the socio - economic development and geo-economic relations in the region. The construction of the entire transport corridor opens the possibility of inclusion in the main European traffic flows, and in the global European economic system.

Keywords: Corridor V_c, Croats, BiH, EU.

About the Authors: Prof. Vasilj M[ario], Ph. D., University of Mostar, Faculty of Science and Education, Matice hrvatske bb, 88000 Mostar, Bosnia & Herzegovina, dekan@fpmoz.sum.ba; Ass. Prof. Volarić T.[omislav], Ph. D., University of Mostar, Faculty of Science and Education, Matice hrvatske bb, 88000 Mostar, Bosnia & Herzegovina, volaric.tomislav@sum.ba; Ass. Prof. Tipurić Spužević S.[anja], Ph. D., University of Mostar, Faculty of Science and Education, Matice hrvatske bb, 88000 Mostar, Bosnia & Herzegovina, sanja.spuzevic@tel.net.ba

1. Uvod

Povezivanje osnovne mreže prometne infrastrukture s transeuropskim mrežama i koridorima jedan je od osnovnih ciljeva i važan preduvjet za ravnomjeran razvoj svih članica EU. Paneuropski prometni koridori predstavljaju mrežu cestovnih i željezničkih prometnih pravaca definiranih od strane predstavnika Europske unije, Ekonomske komisije Ujedinjenih naroda za Europu i Europske konferencije prometnih ministara. Mreža koridora uspostavljena je radi uspješnog odvijanja međunarodnog prometa na europskom kontinentu, boljšega povezivanje članica Europske unije te prometa između Europe i Azije.

Povezivanje znanstvenog i stručnog potencijala u modeliranju konkretne prometne politike europskih zemalja važno je zbog potrebe sustavnoga pristupa razvitku sagledanja svih utjecajnih čimbenika, detektiranja regionalnih specifičnosti, odnosno razina prometne razvijenosti s infrastrukturnog, tehničko-tehnološkog, institucionalno-upravnog i ekonomskog stajališta, ali i zbog uzimanja u obzir posebnih zahtjeva u sustavu planiranja integralne prometne mreže.

Danas su zemlje srednje i istočne Europe u procesu gospodarske i političke tranzicije i teže što bržem ulasku u Europsku uniju. U ostvarivanju toga cilja prometno je povezivanje veoma važno i predstavlja osnovicu za bolje gospodarstvo, kulturno i znanstveno povezivanje i za svekoliki razvitak toga područja. Potencijali gospodarskoga povezivanja osobito su naglašeni u području industrijske kooperacije, turizma, razvitka poljoprivrede i razmjene poljoprivrednih proizvoda.

2. Koridor Vc kao preduvjet integracije BiH u europsko okruženje i izlazak iz izolacije

Izgradnjom koridora Vc Bosna i Hercegovina umjesto jedino ciljanog odredišta postala bi tranzitna zemlja poveznica europskog jugoistoka sa zemljama Srednje Europe. Izgradnjom Jadransko – Jonske autoceste, gospodarstva i tržišta Crne Gore i Albanije (Kosova, Makedonije i Grčke) bili bi prometno povezani u jedinstveno europsko tržište. Izgradnjom koridora Vc smanjili bi se troškovi njihove komunikacije sa tržištima i gospodarstvima Srednje Europe. Srednjoeuropski broj stanovnika od oko 90 milijuna postao bi potencijalno tržište crnogorskog i albanskog gospodarstva kao što i njihova tržišta čini dostupna srednjoeuropskim gospodarstvima. Bosna i Hercegovina bila bi njihova poveznica, i istodobno bi se sa svojim gospodarstvom i tržištem mogla priključiti navedenim tržištima. Bila bi prometno uključena u integraciju zapadnoeuropske cjeline kao važna poveznica (tranzitna zemlja) i kao takva poželjna za uključivanje u europske i euroatlanske integracije. Uključivanjem u veliko europsko tržište bosanskohercegovačko gospodarstvo dobija razvojnu priliku, a naša zemlja postaje i faktor stabilnosti u europskom sigurnosnom sustavu.

Prethodni planovi razvoja prometne infrastrukture – ekstenzije transeuropske mre-

že na zapadnom Balkanu i SEETO (South East Europe Transport Observatory, nap. a.), podrazumijevali su da će ulaskom Bosne i Hercegovine u Europsku uniju paneuropski koridor Vc (Ploče - BiH - Osijek - Budimpešta) postati dio transeuropske prometne mreže TEN-T. Međutim, dijelom zbog sustavnog zanemarivanja prometnog, a konzekventno ekonomskog i društvenog razvoja regija Zapadnog Balkana u nacionalnim strategijama, te dijelom zbog nedostatnoga diplomatskog angažmana na Bečkom samitu u rujnu 2015., u sklopu kojega su (re)definirane ekstenzije transeuropske prometne mreže TEN-T na području zapadnog Balkana, koridor Vc u BiH razvojno stagnira.

3. Trenutno stanje prometne uvezanosti Bosne i Hercegovine

Ukupna dužina cestovne mreže u BiH je 24.796 km. Cijela mreža se može podijeliti prema sljedećoj kategorizaciji:

- 3.970 km Glavne/državne ceste (16,0%); od čega je 128,7 km klasificirano kao autoceste (120 km autoceste i 28,7 km ceste rezervirane za motorni promet)
- 4.611 km Sekundarne/regionalne ceste (18,6%)
- 14.200 km Ostale/lokalne ceste³ (57,3%)

Dio cestovne mreže BiH ima međunarodni strateški značaj u regionu zapadnog Balkana, zbog uključenja u SEETO sveobuhvatnu mrežu. U tom smislu, sveobuhvatnu mrežu, identificiranu SEETO Memorandumom o razumijevanju, treba promatrati kao multimodalnu regionalnu prometnu mrežu koja je osnova za realizaciju prometnih investicionih programa. Tijekom Samita zapadnog Balkana 6 (WB6) održanog u Beču 2015., predstavnici WB6 i Evropske unije su postigli dogovor o indikativnom proširenju Transevropske prometne mreže na Balkanu. Kao rezultat tog sporazuma, cijela SEETO sveobuhvatna mreža je sada integrirana u TEN-T mrežu. Shodno tome, povezane TEN-T mape su u skladu s tim ažurirane. Prateći strukturu sa dvostrukim slojem TEN-T mreže (Uredba EU br. 1315/2013), Aneks 1 WB66 sporazuma dogovorenog na samitu u Beču, jasno je uspostavljena osnova i sveobuhvatna mreža za zemlje zapadnog Balkana.

Opis prometne uvezanosti Bosne i Hercegovine u ovom trenutku svodi se na njezinu izoliranost u smislu suvremene europske autocestovne mreže i u prometnom smislu se može opisati jedino kao ciljano prometno odredište. Neuključenost u prometnu infrastrukturu uvijek je označavalo izolaciju određenog mjesta, grada ili države, njihovo zaostajanje u razvoju (staganciju na svim područjima života). U Bosni i Hercegovini trenutna ukupna dužina autoceste u upotrebi iznosi 92 km dok je planirana dužina Vc u FBiH 285 km.



Slika 1. Karta cesta i autocesta u BiH

Što je rješenje, kako izaći iz prometne izolacije?

Naznake mogućeg izlaska iz ove prometne izolacije javljaju se kao posljedica naznačenih inicijativa i planova razvoja u sklopu Jadransko – jonske inicijative. Prva je izgradnja Jadransko – jonske autoceste kao pretpostavke za infrastrukturnu integraciju jugosistoka Europe i u tom smislu zamišljeni koridor Vc kao njezina logična poveznica sa srednjoeuropskim državama. Izgradnja koridora Vc zastaje s prijetnjom daljnjeg odlaganja dok zemlja sve dublje tone u neprekidnom nadmudrivanju političkih elita. Ako postoje stvari oko kojih je teško postići konsenzus kao što je pitanje ustrojstva države ili izbornog zakonodavstva one ne bi smjele utjecati na izgradnju zajedničke razvojne šanse a to koridor Vc uistinu jest.

4. Što točno BiH dobiva koridorom Vc?

Od kad je svijeta, nezaobilazna je važnost prometne uključenosti za svekoliki razvoj neke zajednice, mjesta, grada, a onda i države u šire internacionalne prometne tijekove i integracijske procese. Ukoliko ostanete na bilo kojoj razini izvan prometnih tijekova dugoročno ćete u razvojnom planu trpjeti posljedice vlastite izolacije. Bosna i Hercegovina s koridorom Vc osobito s njegovom poveznicom na Jadransko – Jonsku autocestu uključuje se kao važna tranzitna zemlja poveznica između europskog jugoistoka i sjevera (Srednje Europe) i sebi otvara šansu za ubrzani pristup u zapadnoeuropske i euroatlanske integracije. Ukoliko bi se odustalo od izgradnje ovog prometnog koridora BiH bi, nažalost, postala tek krajnje odredište ciljanih putovanja. Tranzitno bi bila posve isključena i sveukupni promet bi se odvijao preko Republike Hrvatske ili alternativno preko Srbije ukoliko se Srbija uključi u europske i euroatlanske integracije. Tako prometno izostavljena sama bi sebi oduzela udio razvojnog potencijala.



Slika 2. Jadransko-jonska autocesta u europskoj mreži autocesta

5. Druge mogućnosti poboljšanja prometne uvezanosti

Autocesta Vc kao prirodna dopuna Jadransko – Jonske autoceste nije jedina infrastrukturna potreba Bosne i Hercegovine u smislu pretpostavki vlastitoga razvoja i jače prometne uključenosti u europske integracijske i sigurnosne tijekove. Jednako važne, po mojem osobnom mišljenju, bile bi i inicijative za revitalizaciju Luke Ploče (u suradnji s Republikom Hrvatskom i Europskom Unijom) kao i izgradnja moderne željezničke infrastrukture od ploča prema sjeveru kroz Bosnu i Hercegovinu u pravcu Srednje Europe. Autocestom Vc i novom modernom željezničkom infrastrukturom na relaciji Ploče – Mostar – Sarajevo – Sjever za teretne vlakove (i putnički promet), te zajedničkom revitalizacijom Luke Ploče u suradnji s Hrvatskom Bosna i Hercegovina povećava vlastite izgledе svekolikog gospodarsko razvoja. I od prometno izolirane zemlje koja je tek ciljano odredište (ili samo polazište) postaje važan tranzitni prostor uključen u integracijske tijekove i život zajedničkog gospodarstva i tržišta preko stotinu milijuna ljudi.

Inače, vizija transportnog sektora u BiH je da uspostavi efikasan i ekonomičan transportni sistem, da je razvoj transportnog sistema usmjeren na tržišni i konkurencijski osnov, da je transportni sistem potpuno usklađen s propisima i standardima EU i pravilima Svjetske trgovinske organizacije (u daljnjem tekstu „WTO“).

U konačnici krajnji cilj transportne politike u BiH je „raditi na očekivanom procesu razvoja lokalne ekonomije i društvenog razvoja s ciljem osiguranja održivog razvoja transportnog sistema, i razviti sistem koji će zadovoljiti zahtjeve u pogledu poboljšanja mobilnosti roba

i ljudi i fizičkog pristupa tržištima, radnim mjestima i obrazovanju, kao i svim drugim društvenim i ekonomskim potrebama“ koji se treba razviti u skladu sa postavljenim ciljevima.

6. Značenje koridora Vc i politička potpora razvojnim projektima prometne povezanosti u BiH

U moderna vremena sve je veća potreba za brzim poveznicama i jasno je da je prometna uključenost u prometnu infrastrukturu određene zemljopisne cjeline preduvjet pripadanja, integracije i svekolikog razvoja. Izgradnjom Jadransko – Jonske autoceste (i koridora Vc) crnogorska i albanska gospodarstva kao i njihovo tržište postaju sastavni udio Zapada (njegova gospodarstva i tržišta). Albanija i Crna Gora bit će uključena samom izgradnjom Jadransko – Jonske autoceste (te poveznicama hrvatskih autocesta na ciljana gospodarstva i tržišta), no koridor Vc bi iz prometne izolacije izvukao BiH i uključio je u integracijske procese a navedenim gospodarstvima (i tržištima) ubrzao poveznicu (smanjio troškove) s ciljanim gospodarstvima i tržištima Srednje Europe (i obrnuto).

Zaprepašćuju neki potezi pojedinih predstavnika naših političkih elita koji osporavaju izgradnju Pelješkog mosta i razmišljaju kako otegnuti (ako ne i posve onemogućiti) izgradnju koridora Vc. Umjesto da uložimo sve napore pa i politička umijeća da što prije pa čak i uz uporabu različitih oblika kreditiranja i koncesija dovršimo izgradnju koridora te da učinimo dodatne napore i na izgradnji moderne željezničke infrastrukture na relaciji Ploče – Mostar – Sarajevo – Sjever. Umjesto političkog prepucavanja i sporova s Republikom Hrvatskom trebalo bi po svaku cijenu uspostaviti konstruktivni politički dijalog oko nekoliko ključnih političkih, ali i gospodarskih i infrastrukturnih tema koje bi Bosnu i Hercegovinu iz svojevrsne izolacije uključili u integracijske tijekove i uspostavili je kao nezaobilaznu tranzitnu i integracijsku činjenicu.

7. Mogućnosti i perspektive zajedničkih projekata s Republikom Hrvatskom

Prvo je pitanje obnove i revitalizacije Luke Ploče, već spomenuta obnova željezničke infrastrukture kako bi Luka Ploče ponovno dobila svoje mjesto ne samo luke Bosne i Hercegovine, nego najbliže jadranske srednjoeuropske luke, ako se i ne mogne natjecati s Rijekom, Koprivom i Trstom svakako ih može prilično rasteretiti. Druga stvar o kojoj bi se trebalo dogovoriti s Hrvatskom nije gradnja Pelješkog mosta (to je stvar Hrvatske i Europske Unije i stvar Bosne i Hercegovine u smislu gabarita koje taj most treba zadovoljiti), nego tranzicijskog kraka Jadransko – Jonske autoceste u zaleđu Neuma. Umjesto blokada i nesporazuma treba se otvoriti za suradnju na obostranu korist i u tom se smislu od Hrvatske za uzvrat može tražiti izgradnja priključnih cesta s jedne i druge strane granice i pojaviti se kao partneri pred europskim prijateljima kao primjer međusobne suradnje u izgradnji.

8. Važnost Jadransko – Jonske autoceste

Trasa Jadransko-jonske autoceste (JJAC) međunarodnih oznaka E-61, E-65 i E-80 (Trst – Rijeka – Zadar – Split – Dubrovnik – Bar – Drač – Atena) položena je uz istočnu obalu Jadrana i Jonskog mora – od Trsta u Italiji do Igoumenitse u Grčkoj, u ukupnoj dužini

od približno 1100 km. Prolazi kroz 7 zemalja: Italiju (10 km), Sloveniju (30 km), Hrvatsku (460 km), Bosnu i Hercegovinu (90 km), Srbiju i Crnu Goru (120 km), Albaniju (370 km) i Grčku (20 km). Navedena kilometraža predviđa granični prijelaz iz Hrvatske u Bosnu i Hercegovinu kod Ploča, a mijenja se u slu- čaju najnovijeg prijedloga prijelaza u Osojniku. Izgradnja Jadransko – Jonske autoceste kao poveznice Zapadne Europe i zemalja koje su uključene u NATO na jugoistoku Europe nužnost je za mogućnost gospodarskog razvoja tih zemalja, njihovu integraciju u europski gospodarski i sigurnosni sustav. Ova europska poveznica sjeverozapad-jugosistok u zastoju je izgradnje koju bi što prije trebalo pokrenuti ne samo izgradnjom Pelješkog mosta nego i tranzitnim krakom autoceste u zaleđu Neuma. Jadransko – Jonska poveznica u smislu navedenih integracija pretpostavka je i za, za Bosnu i Hercegovinu od životne važnosti, uspostavu vertikalne poveznice sjever – jug (koridora Vc). U ovom smislu trebalo bi se što aktivnije uključiti u sva nastojanja Jadransko – jonske inicijative osobito ona koja se odnose na potrebu infrastrukturnog povezivanja kao i održivog turizma i razvoja svekolikog gospodarstva. Uključenošću više jugoistočnih europskih zemalja u projekte infrastrukturne izgradnje i održivoga razvoja mogućnost pristupa novcima iz europskih razvojnih fondova bi se značajno povećala. Kroz čitavu povijest Balkana, a i danas, mediteranske zemlje smještene uz istočnu obalu Jadranskoga i Jonskoga mora nisu dovoljno koristile prometni koridor uz svoju obalu. Uz političke razloge i nedostatak primjerene prometnice koja bi ih povezivala, glavni je razlog bio u nedostatku gospodarske suradnje. To je, vjerojatno, i glavni razlog relativno slabe razvijenosti tih područja.

9. Zaključak

Izgradnjom koridora Vc Bosna i Hercegovina izlazi iz položaja tek prometnog odredišta (i zaobilaznice) i postaje tranzitna poveznica između gospodarstava Srednje Europe (Istoka i Juga Hrvatske, Mađarske, Slovačke, Ukrajine, Poljske; Litve, Latvije, Estonije) te članica NATO saveza (a vjerojatno i EU): Crne Gore, Albanije (i Kosova i Makedonije). U geostrateškom smislu postaje nedjeljiva i potrebna cjelina NATO saveza (i Zapada) čime osigurava vlastitu uključenost u europski sigurnosni sustav i postaje poželjni partner u ostvarivanju Zapadnih gospodarskih i sigurnosnih interesa.

Literatura

- [1] Dundović, Č., Kesić, B., Kolanović, I., Značenje i uloga izgradnje prometnih koridora u razvitku luke Ploče, Pomorski zbornik, br. 43., 113-130.
- [2] Ivančić, A., Jadransko-jonska autocesta, Građevinar, br. 55, 659-661.
- [3] Transportna strategija Federacije BiH
- [4] Okvirna strategija prometa BiH
- [5] www.jpautoceste.ba/koridor-vc-autocesta-karta